

PARTE 215 – ESTANDARES DE SEGURIDAD CARROS DE CARGA DEL FERROCARRIL

SubParte A- General

Sección

- 215.1 Alcance de esta parte.
- 215.3 Aplicación.
- 215.5 Definiciones.
- 215.7 Acciones prohibidas.
- 215.9 Movimiento de carros defectuosos para reparación.
- 215.11 Inspectores designados.
- 215.13 Inspección antes de la salida.
- 215.15 Inspección Periódica.

Subparte B – Componentes de Carros de carga

- 215.101 Alcance.
 - SISTEMA DE SUSPENSION
- 215.103 Rueda defectuosa.
- 215.105 Eje defectuoso.
- 215.107 Caja de lubricación defectuosa: General.
- 215.109 Caja de lubricación defectuosa: Sistema de lubricación del muñón.
- 215.111 Balero sencillo defectuoso.
- 215.113 Cuña de balero sencillo defectuosa.
- 215.115 Balero defectuoso.
- 215.117 Adaptador de balero defectuoso.
- 215.119 Truck de carro de carga defectuoso.
 - CUERPOS DE CARRO
- 215.121 Cuerpo del carro defectuoso.
 - SISTEMA DE TIRO
- 215.123 Acopladores defectuosos.
- 215.125 Accesorio para desacoplar defectuoso.
- 215.127 Arreglo de tiro defectuoso.
- 215.129 Dispositivo de amortiguamiento defectuoso.

Subparte C – Equipo Restringido

- 215.201 Alcance.
- 215.203 Carros Restringidos.

Subparte D - Estencilado

- 215.301 General.
- 215.303 Estencilado de carros restringidos.
- 215.305 Estencilado de equipo de mantenimiento de vía.

APENDICE A DE PARTE 215 – COMPONENTES DE CARROS DE CARGA DEL FERROCARRIL

APENDICE B DE PARTE 215 – TABLA DE PENALIZACIONES CIVILES¹

APENDICE C PARA PARTE 215 – CODIGO DE DEFECTOS ESTANDAR FRA PARA CARROS DE CARGA

APENDICE D PARA PARTE 215 – PROCEDIMIENTO DE INSPECCION ANTES DE LA SALIDA

AUTORIDAD: 49 U.S.C. 20103, 20107; 28 U.S.C. 2461, nota; y 49 CFR 1.49 (m).

FUENTE: 44 FR 77340, Dic. 31, 1979, a menos que sea indicado de otra manera.

SubParte A- General

§ 215.1 Alcance de esta parte.

Esta parte prescribe los estándares mínimos de seguridad Federales para los carros de carga del ferrocarril.

§ 215.3 Aplicación.

(a) Excepto como prescrito en los párrafos (b) y (c) de esta sección, esta parte aplica a cada carro de carga del ferrocarril en servicio en:

(1) Ferrocarril con vía de escantillón estándar;

o

(2) Cualquier otra vía de escantillón estándar mientras que el carro esté siendo operado por, o está de otra forma bajo el control de un ferrocarril.

(b) Secciones § 215.15 y § 215.303 de esta parte no aplican a cualquier carro:

(1) En posesión de un ferrocarril Canadiense o Mexicano; y

(2) Con una marca de reporte y número de carro Canadiense o Mexicano.

(c) Esta parte no aplica a carros de carga de ferrocarril que:

(1) Son operados solamente en vías dentro de una instalación industrial o una instalación que no sea ferroviaria; o

(2) Usado exclusivamente en un servicio dedicado como se define en § 215.5(d) de esta parte;

o

(3) Equipo de Mantenimiento de Vía (incluyendo equipo de mantenimiento de vía autopropulsado) sí ese equipo no es usado en servicio que genera ingresos y está estencilado de acuerdo con § 215.305 de esta parte.

(4) Operado en trenes de pasajeros y que es inspeccionado, probado, mantenido y operado de acuerdo a los requerimientos contenidos en parte 238 de este capítulo.

[44 FR 77340, 31 Dic, 1979, como modificado en 65 FR 41305, 3 Julio, 2000]

§ 215.5 Definiciones.

Como es usado en esta parte:

(a) *Rotura* significa una fractura, resultando en la separación completa de una parte entre sí.

(b) *Fisura* significa una fractura, sin la separación completa de partes entre sí, excepto que piezas fundidas con fisuras debido a contracción ó rasgaduras debido a alta temperatura, que no disminuyan significativamente la resistencia de la parte, no se consideran como "fisuradas."

(c) *Carro de carga de ferrocarril* significa un carro diseñado para transportar carga, o personal de ferrocarril, por riel e incluye un:

- (1) Furgón;
- (2) Carro refrigerador;
- (3) Carro ventilador;
- (4) Jaula;
- (5) Góndola;
- (6) Tolva;
- (7) Plataforma;
- (8) Coche especial;
- (9) Cabús;
- (10) Carro tanque; y
- (11) Carro de patio.

(d) *Servicio dedicado* significa la asignación exclusiva de carros para el transporte de carga entre puntos especificados, bajo las siguientes condiciones:

(1) Los carros son operados -

(i) Principalmente en vías dentro de una instalación industrial o una instalación que no sea ferroviaria; y

(ii) Solo ocasionalmente sobre una vía del ferrocarril;

(2) Los carros no son operados -

(i) A velocidades mayores de 15 millas por hora; y

(ii) En vías del ferrocarril-

(A) Por mas de 30 millas en una dirección; o

(B) En un viaje redondo de mas de 60 millas;

(3) Los carros no son intercambiados libremente entre ferrocarriles;

(4) Las palabras "Servicio Dedicado" están estenciladas, o mostradas de alguna otra forma, con letras claramente legibles en cada lado del cuerpo del carro;

(5) Los carros han sido inspeccionados y se encuentra que son seguros para operar en servicio dedicado; y

(6) El ferrocarril debe -

(i) Notificar a la FRA por escrito que los carros van a ser operados en servicio dedicado;

(ii) Identificar en ese aviso -

(A) Los ferrocarriles afectados;

(B) El número y tipo de carros involucrados;

(C) Los bienes que son transportados; y

(D) Los límites territoriales y de velocidad dentro de los cuales será operado; y

(iii) Entregar el aviso requerido por este párrafo no menos de 30 días antes de que los carros operen en servicio dedicado;

(e) *En servicio* cuando usado en conexión con un carro de carga de ferrocarril, significa que cada carro de carga del ferrocarril está sujeto a esta parte, a menos que el carro:

(1) Tenga una etiqueta o tarjeta de "mal orden" o "a sus propietarios para reparación" que contenga la información requerida, una aplicada en cada lado del carro y sea manejado de acuerdo con § 215.9 de esta parte;

(2) Está en un taller de reparación o en una vía de reparación;

(3) Está en una vía de almacenamiento y está vacío; o

(4) Ha sido entregado en intercambio pero no ha sido aceptado por el transportista que recibe.

(f) *Ferrocarril* significa todas las formas de transportación terrestre no por carretera que opera sobre rieles ó guías electromagnéticas, incluyendo

(1) conmutador u otro servicio de pasajeros de ruta corta en un área metropolitana o suburbana, y (2) sistemas de transportación terrestre de alta velocidad que conecta áreas metropolitanas, independientemente al uso de nueva tecnología no asociada con ferrocarriles tradicionales. Dicho término no incluye operaciones de transitó rápido dentro de un área urbana que no conecta a un sistema general de transportación por ferrocarril.

(g) *Inspector del estado* significa un inspector que esta participando en actividades de investigación y vigilancia bajo la sección 206 del Acta Federal de Seguridad del Ferrocarril de 1970 (45 U.S.C. 435).

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979, como modificado en 45 FR 26710, Abril 21, 1980; 54 FR 33228, Ago. 14, 1989]

§ 215.7 Acciones prohibidas.

Cualquier persona (una entidad de cualquier tipo cubierta bajo 1 U.S.C. 1, incluyendo pero no está limitado a lo siguiente: un ferrocarril; un gerente, supervisor, oficial, u otro empleado o agente de un ferrocarril; cualquier propietario, fabricante, arrendador o arrendatario de equipo ferroviario, vía o instalaciones; cualquier contratista

independiente que proporcione bienes o servicios al ferrocarril; cualquier empleado de dicho propietario, fabricante, arrendador o arrendatario, o contratista independiente) quien viole cualquier requisito de esta parte ó cause la violación de cualquier requisito esta sujeto a una sanción civil de por lo menos \$500 dólares y no más de \$11,000 dólares por violación, excepto que: Una sanción puede ser aplicada contra un individuo únicamente por violaciones deliberadas, y, donde una enorme negligencia ó patrón de violaciones repetitivas hayan creado un inminente riesgo de muerte o lesión a personas, ó hayan causado una muerte o lesión, una sanción que no exceda de \$22,000 dólares por violación puede ser aplicada. Cada día que continúa una violación se constituirá como una violación por separado. Ver apéndice B de esta parte para una declaración de la política de la agencia de sanciones civiles I.

[53 FR 28599, Julio 28, 1988, como modificado en 53 FR 52925, Dic. 29, 1988; 63 FR 11620, Mar, 10, 1998]

§ 215.9 Movimiento de carros defectuosos para reparación.

(a) Un carro de carga del ferrocarril con cualquier componente descrito como defectuoso en esta parte puede ser movido a otro lugar para reparación, sólo después que el ferrocarril haya cumplido con lo siguiente:

(1) Una persona designada bajo § 215.11 debe determinar:

- (i) Que es seguro mover el carro; y
- (ii) La máxima velocidad y otras restricciones necesarias para la conducción segura del movimiento;

(2)(i) La persona a cargo del tren en el cual el carro es movido debe ser notificada por escrito e informar a todos los demás miembros de la tripulación de la presencia del carro defectuoso y de la máxima velocidad y otras restricciones determinadas bajo el párrafo (a)(1)(ii) de esta sección.

(ii) Una copia de la etiqueta o tarjeta descrita en el párrafo (a)(3) de esta sección puede ser usada para proveer la notificación requerida por el párrafo (a)(2)(i) de esta sección.

(3) Una etiqueta o tarjeta con las palabras "mal orden" o "a sus propietarios para reparación" y que contenga la siguiente información, debe estar anexada seguramente a cada lado del carro-

- (i) La marca de reporte y número de carro;
- (ii) El nombre del ferrocarril que lo inspeccionó;
- (iii) El lugar y fecha de inspección;
- (iv) La naturaleza de cada defecto;

(v) Restricciones para el movimiento;

(vi) El destino donde se entregará al taller o donde se harán las reparaciones; y

(vii) La firma de la persona designada bajo § 215.11.

(b)(1) La tarjeta o etiqueta requerida por el párrafo (a)(3) de esta sección puede ser removida del carro únicamente por la persona designada por § 215.11 de esta parte.

(2) Un registro o copia de cada etiqueta o tarjeta anexada a o retirada de un carro debe ser retenida por 90 días y, si se es solicitado, debe hacerse disponible dentro de 15 días del calendario para inspección por la FRA o por los inspectores de estado.

(3) Cada tarjeta o etiqueta removida de un carro debe contener una notificación indicando la fecha, lugar, razón de su retiro, y firma de la persona quien la removió del carro. Estos requisitos para el mantenimiento del registro han sido aprobados por la Oficina de Administración y Presupuesto de acuerdo con el Acta de Reportes Federales de 1942.

(c) El movimiento de un carro de carga bajo el párrafo (a) de esta sección puede ser hecho solamente con el propósito de realizar las reparaciones. Si el carro está vacío, no debe ser colocado para ser cargado. Si el carro está cargado, no debe ser colocado para ser descargado a menos que dicha descarga sea consistente con la determinación hecha y las restricciones impuestas en el párrafo (a)(1) de esta sección y-

(1) El carro es consignado para un destino en esa línea entre el punto donde el carro fue encontrado defectuoso y el punto donde las reparaciones serán realizadas; o

(2) Es necesaria la descarga para una reparación segura del carro.

(d) Nada en esta sección autoriza el movimiento de un carro de carga sujeto a un Aviso Especial para Reparaciones, a menos que el movimiento sea hecho de acuerdo con las restricciones contenidas en el Aviso Especial.

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979; 45 FR 26710, Abril 21, 1980]

§ 215.11 Inspectores designados.

(a) Cada ferrocarril que opere carros de carga al cual aplique esta parte, debe designar personas certificadas para inspeccionar los carros de carga del ferrocarril para cumplir con esta parte y hacer las determinaciones requeridas por § 215.9 de esta parte.

(b) Cada persona designada bajo esta sección debe haber demostrado al ferrocarril un

conocimiento y habilidad para inspeccionar carros de carga del ferrocarril para cumplir con los requerimientos de esta parte y realizar las determinaciones requeridas por § 215.9 de esta parte.

(c) Con respecto a las designaciones bajo esta sección, cada ferrocarril debe mantener registros por escrito de:

- (1) Cada designación en vigor; y
- (2) La base para cada designación.

[45 FR 26710, Abr. 21, 1980]

§ 215.13 Inspección antes de la salida.

(a) En cada lugar donde un carro de carga es colocado en un tren, el carro de carga debe ser inspeccionado antes que el tren salga. Esta inspección puede ser realizada antes o después de que el carro sea colocado en el tren.

(b) En un lugar en donde un inspector es designado bajo § 215.11 está en servicio para el propósito de inspeccionar los carros de carga, la inspección requerida por el párrafo (a) de esta sección debe ser hecha por ese inspector para determinar si el carro está en cumplimiento con esta parte.

(c) En lugar donde una persona designada bajo § 215.11 no está en servicio para el propósito de inspección de carros de carga, la inspección requerida por el párrafo (a) debe, como mínimo, ser hecha para aquellas condiciones preestablecidas en el apéndice D de esta parte.

(d) El desempeño de la inspección prescrita por esta sección no releva al ferrocarril de su responsabilidad bajo § 215.7 por falla al cumplir con cualquier otra provisión de esta parte.

[45 FR 26710, Abril 21, 1980]

§ 215.15 Inspección Periódica.

(a) Después del 30 de Junio de 1980, un ferrocarril no debe colocar o permitir que continúe en servicio un carro de carga que no ha recibido la inspección periódica inicial de acuerdo con 49 CFR § 215.25, como en vigor el 6 de Octubre de 1976 (41 FR 44044), a menos que-

- (1) El carro es de alta utilización, construido o reacondicionado después del 31 de Diciembre de 1977; o
- (2) El carro no es de alta utilización, construido o reacondicionado después del 31 de Diciembre de 1971.

(b) Un carro de carga que ha recibido una inspección periódica inicial bajo el párrafo (a) de esta sección, debe estar estencilado para indicarlo de acuerdo con 49 CFR 215.11 y apéndice C de esta parte, como en vigor el 6 de Octubre de 1976 (41 FR 44044). No es necesario mantener este estencilado en el carro después de Junio 30, 1981.

(c) Como es utilizado en esta sección, "carro de alta utilización" significa un carro que-

(1) Esta específicamente equipado para transportar camionetas, automóviles, contenedores, trailers o cuerpos de trailer desmontables para la transportación de carga; o

(2) Asignados a un tren que opere en un ciclo de viaje redondo continuo, entre los mismos dos puntos.

Subparte B – Componentes de Carros de carga

§ 215.101 Alcance.

Esta subparte contiene los requerimientos de seguridad que prohíben al ferrocarril colocar o permitir que continúe en servicio un carro de carga con ciertos componentes defectuosos.

SISTEMA DE SUSPENSION

§ 215.103 Rueda defectuosa.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí –

(a) Una ceja de rueda en el carro está desgastada a un espesor de 7/8 de pulgada, o menos, en un punto de 3/8 de pulgada sobre la pisada de la rueda;

(b) La altura de una ceja de rueda en el carro, desde la pisada hasta la parte superior de la ceja, es de 1½ pulgada o mas;

(c) El espesor de la llanta de una rueda en un carro es 11/16 de pulgada o menos;

(d) La llanta, ceja, plato o el área de la maza de la rueda en el carro tiene una grieta o fractura;

(e) Una rueda en el carro con virutas o excoriaciones en la ceja de 1½ pulgadas de longitud y ½ pulgada de ancho, o mas;

(f) Una rueda en el carro con –

(1) Una aplanadura o desconchadura mayor a 2 ½ de pulgada de longitud; o

(2) Dos aplanaduras o desconchaduras adyacentes cada una de los cuales es mayor a dos pulgadas de longitud;

(g) Una rueda en un carro muestra evidencia de estar floja, tal como de fuga de aceite en la parte posterior del área de la maza o plato;

(h) Una rueda en un carro con indicaciones de sobrecalentamiento, mediante enrojecimiento o decoloración, a un nivel similar en ambas caras de la llanta, que se extiende en cualquiera de las caras más de cuatro pulgadas dentro del plato medida desde el borde interior de la cara frontal o posterior de la llanta; o,

(i) Una rueda en el carro ha sido soldada, a menos que el carro esté siendo movido para reparación de acuerdo con § 215.9 de esta parte.

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979, como modificado en 50 FR 13382, Abr. 4, 1985]

§ 215.105 Eje defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí –

(a) Un eje en el carro tiene una fisura o está quebrado;

(b) Un eje en el carro tiene una excoriación en la superficie que esta –

(1) Entre los asientos de las ruedas; y

(2) Con más de un octavo de pulgada de profundidad;

(c) Un eje en el carro, usado junto con un balero sencillo, tiene un collarín de extremo quebrado o fisurado;

(d) Un muñón en el carro con indicación de sobrecalentamiento, mediante una decoloración de azul oscuro fuerte; o

(e) la superficie del muñón del cojinete a rodillo plano en el eje, o el filete en el eje, tiene –

(1) Un borde;

(2) Una depresión;

(3) Una excoriación circunferencial;

(4) Corrugación;

(5) Una raspadura;

(6) Una raya continúa;

(7) picaduras;

(8) Oxido; o

(9) Corrosión.

§ 215.107 Caja de lubricación defectuosa: General.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene –

(a) Una caja de lubricación que no cuente con una cantidad de aceite visiblemente libre;

(b) Una tapa de caja de lubricación faltante, rota, o abierta, excepto que este recibiendo servicio; o

(c) Una caja de lubricación con material extraño, tal como basura, arena, o polvo de carbón, al grado que razonablemente pueda –

(1) Dañar el balero; o

(2) Tener un efecto nocivo en la lubricación del muñón y baleros.

§ 215.109 Caja de lubricación defectuosa: Sistema de lubricación del muñón.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene una caja de lubricación con un cojín lubricador que –

(a) Tenga una rasgadura extendiéndose la mitad, o más, a lo largo o ancho del cojín;

(b) Muestre evidencias de estar chamuscado, quemado, o vidriado;

(c) Contenga su tejido podrido o deteriorado impidiendo la apropiada lubricación del cojín;

(d) Tiene–

(1) Un núcleo central expuesto (excepto por diseño); o

(2) Partes metálicas en contacto con el muñón; o

(e) Está–

(1) Faltante; o

(2) No hace contacto con el muñón.

§ 215.111 Balero sencillo defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene un balero sencillo–

(a) Que esté faltante, fisurado, o quebrado;

(b) En el cual su forro de desgaste–

(1) Este flojo o

(2) Tenga una pieza rota caída; o

(c) Que muestre signos de sobrecalentamiento, como evidenciado por–

(1) Metal Babbit fundido;

(2) Humo de aceite caliente; o

(3) Superficie dañada del muñón.

§ 215.113 Cuña de balero sencillo defectuosa.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí una cuña de balero sencillo en ese carro está–

(a) Faltante;

(b) Fisurada;

(c) Quebrada; o

(d) No ubicada en su posición de diseño.

§ 215.115 Balero defectuoso.

(a) Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene–

(1) Un balero que muestre signos de sobrecalentamiento como evidenciado por-

- (i) Decoloración; o
- (ii) Otros signos de sobrecalentamiento tal como daño al sello o distorsión de cualquier componente del balero;

(2) Un balero con un-

- (i) Tornillo de tapa flojo o faltante; o
- (ii) Seguro de tornillo de tapa quebrado, faltante o impropriamente aplicado; o

(3) Un balero con un sello flojo o dañado, o que permita la fuga de lubricante en gotas claramente formadas.

(b)(1) Un ferrocarril no debe permitir que continúe en servicio un carro con balero cuyo truck estuvo involucrado en un descarrilamiento, a menos que el balero haya sido inspeccionado y probado por:

(i) Inspección visual para determinar si muestra algún signo de daño; y

(ii) Que gire libremente la mancuerna de ruedas o girando manualmente el balero para determinar si el balero emite algún ruido inusual.

(2) El balero debe ser desensamblado del eje e inspeccionado internamente, sí-

- (i) Muestra algún signo de daño externo;
- (ii) Emite algún ruido inusual cuando su mancuerna de ruedas es girada libremente o el balero es girado manualmente;
- (iii) Su truck estuvo involucrado en un descarrilamiento a velocidad mayor de 10 millas por hora; o

(iv) Su truck corrió descarrilado por más de 200 pies.

(3) Cada balero defectuoso debe ser reparado o reemplazado antes que el carro sea regresado al servicio.

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979, como modificado en 45 FR 26711, Abr. 21 1980]

§ 215.117 Adaptador de balero defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene un adaptador de balero que este-

- (a) Fisurado o quebrado;
- (b) No está en su posición de diseño; o
- (c) desgastado en la corona del adaptador al grado que el bastidor pegue sobre la ranura de desahogo del adaptador, como mostrado en la figura abajo (ver figura 1).

§ 215.119 Truck de carro de carga defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene-

- (a) Un bastidor lateral o travesero que-
 - (1) Este quebrado; o
 - (2) Tiene una fisura de ¼ de pulgada o mayor en la dirección transversa de un miembro de tensión;
- (b) Un truck equipado con un dispositivo de rozamiento que no es efectivo, como evidenciado por-

(1) Un elemento de rozamiento de fricción desgastado más allá del indicador de desgaste;

(2) Una rozadera que está floja, faltante (excepto por diseño), o desgastada a través de su espesor;

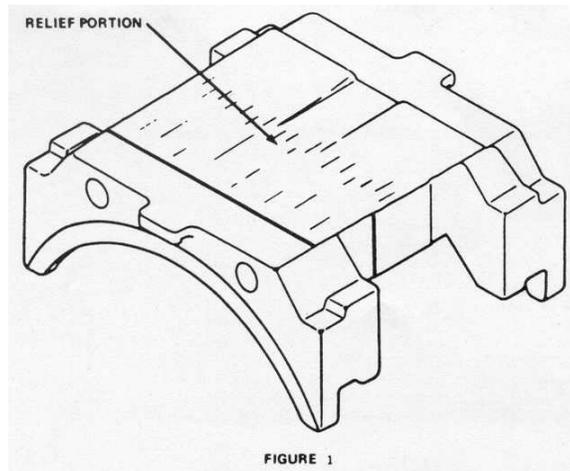
(3) Un resorte activador de rozamiento quebrado o faltante; o

(4) La unidad de rozamiento que está quebrada, o en caso de unidades hidráulicas, está quebrada o esta fugando gotas claramente formadas de aceite u otro fluido.

(c) Un balero lateral en cualquiera de las siguientes condiciones:

(1) Parte del conjunto del balero lateral faltante o quebrado;

(2) Los baleros en un extremo del carro, en ambos lados, están en contacto con el cuerpo del



travesero (excepto por diseño);

(3) Los baleros en un extremo del carro tienen una holgura total desde el cuerpo del travesero mayor a 3/4 de pulgada; o

(4) En los lados diagonalmente opuestos del carro, los baleros tienen una holgura total desde el cuerpo de los traveseros mayor a 3/4 de pulgada;

(d) Resortes del truck –

(1) Que no mantienen su longitud de carrera o carga;

(2) Que están sólidamente comprimidos; o

(3) Más de un resorte externo esté quebrado, o faltante, en cualquier grupo de resortes;

(e) Interferencia entre el travesero del truck y el plato del centro que impida la apropiada rotación del truck; o

(f) El auto soporte de la retranca esta desgastado tan excesivamente que no soporta la retranca.

(2) Faltante;

(3) No resilente y el acoplador tiene una cabeza tipo F.

(d) Después de Diciembre 1, 1983, el carro es un furgón y sus puertas laterales no están equipadas con colgantes operativos, o su equivalente, para impedir que las puertas lleguen a desprenderse.

(e) El carro tiene un plato del centro:

(1) Que no está debidamente asegurado;

(2) Cualquier parte del mismo esté faltante; o

(3) Que esté quebrado; o

(4) Que tenga dos o más fisuras a través de su sección transversal (espesor) en el borde del plato que se extienden hasta esa parte del plato quedando obstruidas de la vista mientras el truck está en su lugar; o

(f) El carro tiene un larguero lateral, travesaño, o travesero del cuerpo quebrado.

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979, como modificado en 47 FR 53737, Dic. 29, 1982]

CUERPOS DE CARRO

§ 215.121 Cuerpo del carro defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí;

(a) Cualquier parte del cuerpo del carro, truck, o accesorios (excepto las ruedas) tiene menos de 2 1/2 pulgadas de espacio libre desde la parte superior del riel.

(b) El larguero central del carro esta:

(1) Quebrado;

(2) Fisurado más de 6 pulgadas; o

(3) Permanentemente vencido o pandeado más de 2 1/2 pulgadas en cualquier longitud de seis pies;

(c) El carro tiene un cargador de acoplador que está:

(1) Quebrado;

SISTEMA DE TIRO

§ 215.123 Acopladores defectuosos.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí –

(a) El carro está equipado con una caña de acoplador vencida fuera de alineación al grado que el acoplador no se acoplará automáticamente con el carro adyacente;

(b) El carro tiene un acoplador con una fisura en el área de alta tensión donde se unen la caña y la cabeza como mostrado en la figura abajo (ver figura 2).

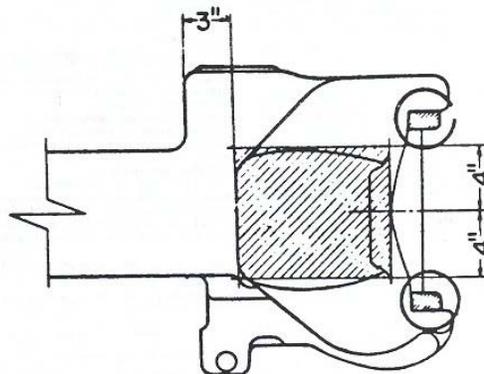


Figure 2

(c) El carro tiene una muela de acoplador quebrada o fisurada en la superficie del jalón interior de la muela.

(d) El carro tiene un perno de muela o tirador de muela que está:

- (1) Faltante; o
- (2) Inoperante; o

(e) El carro tiene un retén de pasador del acoplador que está—

- (1) Faltante; o
- (2) Quebrado; o

(f) El carro tiene un acoplador con cualquiera de las siguientes condiciones:

- (1) El elevador de candado está inoperante;
- (2) El conjunto del acoplador no tiene protección antideslizante para impedir el desenganche no intencional del seguro del acoplador; o

(3) El seguro del acoplador está—

- (i) Faltante;
- (ii) Inoperante;
- (iii) Vencido;
- (iv) Fisurado; o
- (v) Quebrado.

§ 215.125 Accesorio para desacoplar defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí el carro tiene un accesorio para desacoplar sin suficiente espacio libre vertical y lateral para impedir —

- (a) Que se trabe en curvas; o
- (b) Desacoplamientos no intencionales.

§ 215.127 Arreglo de tiro defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí—

- (a) El carro tiene un aparejo de tiro inoperante;
- (b) El carro tiene un yugo quebrado;
- (c) Una unidad de amortiguamiento de extremo del carro está—

(1) Fugando gotas claramente formadas; o

- (2) Inoperante;
- (d) Una placa vertical del retén del acoplador—

- (1) Está faltante (excepto por diseño); o
- (2) Le falta un asegurador;

(e) El carro tiene una chaveta de tiro, o retén de la chaveta de tiro, que está—

- (1) Inoperante; o
- (2) Faltante; o

(f) El carro tiene una placa de impacto faltante o rota.

§ 215.129 Dispositivo de amortiguamiento defectuoso.

Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro, sí este tiene un dispositivo de amortiguamiento que está—

- (a) Quebrado;
- (b) Inoperante; o
- (c) Con una parte faltante—

a menos que sus componentes deslizables hayan sido inmovilizados eficazmente.

Subparte C – Equipo Restringido

§ 215.201 Alcance.

Esta subparte contiene requerimientos que restringen el uso de ciertos carros de carga del ferrocarril.

§ 215.203 Carros Restringidos.

(a) Esta sección restringe la operación de cualquier carro de carga del ferrocarril que esté—

(1) Con más de 50 años de edad, contados desde la fecha de construcción original.

(2) Equipado con cualquier componente de diseño o tipo listado en el apéndice A de esta parte; o

(3) Equipado con un bastidor inferior Duryea construido antes de Abril 1, 1950, excepto para un cabús, el cual es operado como el último carro de un tren.

(b) Un ferrocarril no debe poner o permitir que continúe en servicio un carro de carga del ferrocarril descrito en el párrafo (a) de esta sección, excepto bajo condiciones aprobadas por la Federal Railroad Administrator.

(c) Un ferrocarril puede solicitar al Administrador que continúe en servicio un carro descrito en el párrafo (a) de esta sección. Cada solicitud debe

(1) Ser presentada no menos de 90 días antes que el carro sea operado;

(2) Ser presentada por triplicado; y

(3) Establecer o describir lo siguiente:

(i) El nombre y la dirección principal del ferrocarril solicitante.

(ii) El nombre y la dirección de la entidad que controla la operación y mantenimiento del carro en mención.

(iii) El número, tipo, capacidad, marcas de reporte, y número de carro de los carros, su condición, estado, y edad contada desde la fecha de construcción original.

(iv) El diseño, tipo de componente, u otro elemento que origine que el carro sea restringido.

(v) La máxima carga que los carros pudieran transportar.

(vi) La máxima velocidad a la cual los carros pudieran ser operados.

(vii) Que cada carro haya sido examinado y encontrado seguro para operar bajo las condiciones establecidas en la solicitud.

(viii) Los límites territoriales dentro de los cuales los carros serán operados y el nombre de cada ferrocarril que recibirá los carros en intercambio.

Subparte D - Estencilado

§ 215.301 General.

La marca de reporte del ferrocarril o propietario privado del carro, el número del carro, y la fecha de construcción deben estar estenciladas, o de otra manera mostradas, en letras y números claramente legibles, no menores de siete pulgadas de alto, excepto esos que indican la fecha de construcción, los cuales no deben ser menor a una pulgada de alto:

(a) En cada lado de cada cuerpo de carro de carga del ferrocarril; y

(b) En el caso de un carro tanque, en cualquier ubicación que sea visible para una persona caminando al nivel de la vía al lado del carro.

§ 215.303 Estencilado de carros restringidos.

(a) Cada carro de carga del ferrocarril restringido descrito en § 215.205(a) de esta parte, debe estar estencilado, o marcado–

(1) En letras claramente legibles; y
 (2) De acuerdo con los párrafos (b) y (c) de esta sección.

(b) La letra “R” debe estar–
 (1) Colocada inmediatamente abajo o a la derecha del número del carro;

(2) Del mismo color de la marca de reportar; y
 (3) Del mismo tamaño de la marca de reportar.

(c) Los siguientes términos, conforme sea necesario para indicar completamente las bases para la operación restringida del carro, deben estar colocados en el carro después del símbolo “R”, en letras no menores de una pulgada de alto:

- (1) Edad.
- (2) Acoplador.
- (3) Tiro.
- (4) Baleros.
- (5) Truck.
- (6) Bastidor inferior.
- (7) Ruedas.

(8) Yugo.

§ 215.305 Estencilado de equipo de mantenimiento de vía.

(a) El equipo de mantenimiento de vía (incluyendo equipo de mantenimiento de vía auto propulsado) descrito en § 215.3(c)(3), debe estar estencilado, o marcado–

(1) En letras claramente legibles; y
 (2) De acuerdo con el párrafo (b) de esta sección.

(b) Las letras “MW” deben ser–
 (1) Por lo menos de dos pulgadas de alto; y
 (2) Colocadas a cada lado del carro.

[44 FR 77340, Dic. 31, 1979, como modificado en 45 FR 26711, Abr. 21, 1980]

APENDICE A DE PARTE 215 – COMPONENTES DE CARROS DE CARGA DEL FERROCARRIL

Listado de componentes cuyo uso está restringido por § 215.203 de esta parte.

- A. Frenos de aire:
El tipo “K”.
- B. Ejes:
1. Tipo tubular estándar alterno AAR anterior.
2. Eje con letras “RJ” estampadas en el extremo del muñón.
- C. Acopladores:
1. AAR tipo “D”, operado por la parte superior o inferior.
2. AAR tipo “E” con caña de 5” por 7”.
- D. Arreglo de tiro:
1. Aparejos de tiro Miner FR-16 y FR-19-F.
2. Aditamento de tiro Farlow.
- E. Baleros sencillos:
Tipo cartucho
- F. Baleros:
1. Nippon Seiko Kabushiki Kaish (NSK) medida 6½” por 12” (marcado “AAR 11”)
2. Balero cilíndrico Hyatt, todas las medidas (marcado “AAR 2”).
3. Balero esférico “piggybacker” SKF, medida 6” por 11” (marcado “AAR 7”).
- G. Trucks:
1. Tipo barra arqueada.
2. Truck con bastidor lateral de pedestal de acero fundido, base de rueda corta, y sin travesero.
- H. Traveseros de truck:
1. Un travesero con uno de los siguientes números de patrón, listados de acuerdo al fabricante:

A. S. F.	Dresser (Symington)	Birdsboro	Lenoir car works
21183-B.....	BO 5234	1458 1468	CS-184.
21183-N.....	BO 5263 BO 7076	1471	CS-611.

§ 215.5

49 CFR Ch. II (Edición 10-1-97)

21648-C	BO 7076-A	
22056-E	BO 7115	

- 2. Travesero fundido antes de 1927.
- 3. Travesero sin una marca de identificación o número de patrón.
- I. 1. Bastidores laterales de truck:
Un bastidor lateral con uno de los siguientes números de patrón, listados de acuerdo al fabricante:

A. S. F.	National castings	Buckeye	Dominion
7273.....	33793-1B	3-1776	TF-5100
7273.....	F-420	
21362 (fundido previo a Junio de 1941).			

Pittsburgh steel foundry	Sculling Steel	Bettendorf	Canadian steel foundry
31673	42-CS-180	UT 456	26565
4-1862.			
3-1674	4665		
4-2045	4770		
12897	4942		
12921	5220		
21263	5364		
	5364-C		
	5364-E		
	5811-A		
	5869-B		
	6577-A		

- 2. Bastidor lateral fundido antes de 1927.
- 3. Bastidor lateral sin una marca de identificación o número de patrón.
- 4. Bastidor lateral con sección de compresión o miembro de tensión "I", "T", o "L".

J. Ruedas:

- 1. Rueda de hierro fundido.
- 2. Rueda de acero fundido marcada "AAR X-2".
- 3. Rueda de acero fundido Southern fabricada antes de Mayo 7, 1958.
- 4. Rueda de acero fundido con triple peralte, diseño de llanta bola, Griffin, capacidad de 70 toneladas.
- 5. Rueda de acero fundido con triple peralte, doble desgaste, Griffin, capacidad de 70 y 50 toneladas, 33 pulgadas, (marcada X-5 o CS-2).
- 6. Rueda de acero forjado construida antes de 1927, como indicado por la marca en la rueda.
- 7. Rueda de acero fundido marcada AAR X-4.
- 8. Rueda de acero fundido Davis.
- 9. Ruedas de acero fundido de 70 toneladas Southern (ABEX) U1, un desgaste, fechadas de Mayo 7, 1958 a Diciembre 31, 1969, inclusive.
 - A. Ruedas fechadas de Mayo 7, 1958, a Enero 1, 1964, están marcadas con el símbolo "70T" fundido en el respaldo del plato de la rueda; estas no están marcadas "U-1".
 - B. Ruedas fechadas de Enero 1, 1964 a Diciembre 31, 1969, están marcadas con el símbolo "CJ-33" y "U-1"

o "70T" y "U-1" fundido en el respaldo del plato de la rueda.

K. Yugos:

- 1. Tipo remachado.
- 2. Tipo sin chaveta.
- 3. Tipo chaveta vertical.

APENDICE B PARA PARTE 215 – LISTADO DE SANCIONES CIVILES¹

Sección	Violación	Violación intencional
Subparte A—General:		
215.9 Movimiento para reparación:		
(a), (c).....	(¹)	(¹)
(b)	\$2,500	\$5,000
215.11 Designación de personas certificadas	2,500	5,000
215.13 Inspección antes de salir ..		
Subparte B—Componentes de Carros de Carga		
215.103 Rueda defectuosa:		
(a) Espesor de Ceja de:		
(1) 7/8" o menos pero más de 13/16"	2,500	5,000
(2) 13/16" o menos	5,000	7,500
(b) Altura de ceja de:		
(1) 1 1/2" o mayor pero menos de 1 5/8"	2,500	5,000
(2) 1 5/8" o más	5,000	7,500
(c) Espesor de llanta:		
(1) 11/16" o menos pero más de 5/8"	2,500	5,000
(2) 5/8" o menos	5,000	7,500
(d) Llanta de rueda, ancho de conexión de placa de ceja:		
(1) Fisura de menos de 1"	2,500	5,000
(2) Fisura de 1" o más	5,000	7,500
(e) Viruta o excoiación en la ceja de:		
(1) 1 1/2" o más pero menos de 5/8" de longitud; y 1/2" o más pero menos de 5/8" en ancho	2,500	5,000
(2) 1 5/8" o más de longitud; o 5/8" o más de ancho	5,000	7,500
(f) Aplanadura o desconchadura(s):		
(1) (i) Una mayor a 2 1/2", pero menor a 3" de longitud	2,500	5,000
(ii) Una de 3" o más de longitud	5,000	7,500
(2) (i) Dos adyacentes cada una mayor a 2" pero menor a 2 1/2" de longitud	2,500	5,000
(ii) Dos adyacentes ambas de al menos 2" de longitud, sí cualquiera de ellas es de 2 1/2" o más		

de longitud	5,000	7,500	215.113 Cuña de balero sencillo defectuosa:		
(g) Rueda floja en el eje	6,000	8,500	(a) Faltante	5,000	7,500
(g) Sobre calentamiento: decoloración extendiéndose:			(b) Fisurada	2,500	5,000
(1) Más de 4" pero menos de 4½"	2,500	5,000	(c) Quebrada	5,000	7,500
(2) 4½" o más	5,000	7,500	(d) No ubicada en su lugar de diseño	5,000	7,500
(i) Soldada	5,000	7,500	215.115 Balero defectuoso:		
215.105 Eje defectuoso			(a) (1) Sobre calentado	5,000	7,500
(a)(1) Fisura de 1" o menos	2,500	5,000	(2) (i) Tornillo(s) de tapa flojo	2,500	5,000
(2) Fisura con más de 1"	5,000	7,500	(ii) Seguro del tornillo de tapa roto, faltante o aplicado		
(3) Quebrada	6,000	8,500	impropiamente	1,000	2,000
(b) Excoriación en la superficie entre los asientos de las ruedas y con más de 1/8" de profundidad	2,500	5,000	(3) El sello está flojo o dañado, o permite la fuga de lubricante	2,500	5,000
(c) Collarín de extremo con fisura o quebrado	2,500	5,000	(b)(1) No inspeccionado y probado después de un descarrilamiento	2,500	5,000
(d) Muñón sobre calentado	5,000	7,500	(2) No desensamblado después de un descarrilamiento	2,500	5,000
(e) La superficie del muñón tiene: un borde; depresión; excoriación circunferencial; corrugación; raspadura; picadura; óxido; o corroído	2,500	5,000	(3) No reparado o reemplazado después de un descarrilamiento	5,000	7,500
215.107 Caja de lubricación defectuosa: general:			215.117 Adaptador de balero defectuoso:		
(a)(1) Sin aceite visiblemente libre	1,500	3,000	(a) Fisurado o quebrado	2,500	5,000
(2) Cojín lubricador seco (no se observa existencia de aceite cuando el cojín es comprimido)	5,000	7,500	(b) No está en su posición de diseño	5,000	7,500
(b) Tapa de la caja faltante, quebrada, o abierta, excepto para servicio	1,000	2,000	(c) Desgastado en la corona	2,500	5,000
(c) Con material extraño que pueda dañar el balero o que tenga un efecto nocivo en la lubricación del muñón y balero	2,500	5,000	215.119 Truck de carro de carga defectuoso:		
215.109 Caja de lubricación defectuosa: sistema de lubricación del muñón:			(a)(1) Un bastidor lateral o travesero que está quebrado	5,000	7,500
(a) Cojín lubricador con una rasgadura	1,000	2,000	(2)(i) Bastidor lateral o travesero con fisura de:		
(b) Cojín lubricador chamuscado, quemado, o vidriado	2,500	5,000	¼" o más, pero menos de 1!	2,500	5,000
(c) Cojín lubricador con su tejido podrido o deteriorado	2,500	5,000	(ii) 1! o más	5,000	7,500
(d) Cojín lubricador tiene el núcleo central expuesto o partes metálicas en contacto con el muñón	2,500	5,000	(b) Un dispositivo de rozamiento no efectivo o faltante	2,500	5,000
(e) Cojín lubricador faltante o no hace contacto con el muñón	5,000	7,500	(c) Balero(s) lateral:		
215.111 Balero sencillo defectuoso:			(1) Conjunto faltante o quebrado	5,000	7,500
(a) Faltante	5,000	7,500	(2) En contacto excepto por diseño	5,000	7,500
(b) Forro de desgaste flojo o con una pieza rota caída	2,500	5,000	(3) , (4) Holgura total en un extremo o en lados diagonalmente opuestos de:		
(c) Sobre calentado	5,000	7,500	(i) más de ¾" pero no más de 1!	2,500	5,000
			ni más de 1!	5,000	7,500
			(d) Resortes del truck:		
			(1) No mantienen su carrera o carga	2,500	5,000
			(2) Sólidamente comprimidos	2,500	5,000
			(3) Resortes externos del truck quebrados o faltantes	2,500	5,000
			(i) Dos resortes externos	5,000	7,500

(ii) Tres o más resortes externos		
(e) Interferencia del plato del centro y travesero del truck.....	5,000	7,500
(f) Auto soporte de la retranca del freno desgastado	2,500	5,000
215.121 Cuerpo del carro defectuoso:		
(a) Con menos de 2½" de espacio libre desde la parte superior del riel.....	2,500	5,000
(b) Larguero central del carro está:		
(1) Quebrado	6,000	8,500
(2) Fisurado más de 6"		
(3) Vencido más de 2½" en cualquier longitud de 6'	2,500	5,000
	2,500	5,000
(c) Cargador del acoplador quebrado o faltante.....	2,500	5,000
(d) Puerta del carro no equipada con colgantes de seguridad operativos	5,000	7,500
(e)(1) Plato del centro no asegurado adecuadamente	5,000	7,500
(2) Parte faltante	2,500	5,000
(3) Quebrada	5,000	7,500
(4) Dos o más fisuras.....	2,500	5,000
(f) Larguero lateral, travesaño o travesero del cuerpo quebrado.....	2,500	5,000
215.123 Acopladores defectuosos:		
(a) Caña vencida fuera de alineación.....	1,000	2,000
(b) Fisura en el área de altamente tensión	2,500	5,000
(c) Muela del acoplador quebrada o fisurada.....	2,500	5,000
(d) Perno del acoplador o tirador de muela faltante o inoperante	2,500	5,000
(e) Retén del pasador del acoplador faltante o quebrado.....	1,000	2,000
(f) Acoplador con las siguientes condiciones: elevador de candado inoperante; sin protección antideslizante; o seguro del acoplador faltante, inoperante, vencido, fisurado, o quebrado.....	2,500	5,000
215.125 Accesorio para desacoplar defectuoso.....	2,500	5,000
215.127 Arreglo de tiro defectuoso.....	2,500	5,000
(a) Aparejo de tiro inoperante.....	2,500	5,000
(b) Yugo quebrado.....	2,500	5,000
(c) Unidad de amortiguamiento de extremo del carro con fuga o inoperante.....	2,500	5,000

(d) Placa vertical del retén del acoplador faltante o con un asegurador faltante.....	5,000	7,500
(e) Chaveta de tiro o retén de la chaveta de tiro inoperante o faltante.....	5,000	7,500
(f) Placa de impacto faltante o quebrada	2,500	5,000
215.129 Dispositivo de amortiguamiento defectuoso		
Subparte C- Equipo restringido:		
215.203 Carros restringidos.....	2,500	5,000
Subparte D- Estencilado:		
215.301 General	1,000	2,000
215.303 Estencilado de carros restringidos	1,000	2,000
215.305 Estencilado de equipo de mantenimiento de vía	1,000	2,000

¹Una sanción puede ser aplicada en contra de un individuo únicamente por violaciones intencionales. Generalmente, cuando dos o más violaciones a estas regulaciones son descubiertas con respecto a un solo carro de carga puesto o permitido que continúe en servicio por un ferrocarril, las sanciones apropiadas, antes mencionadas son incrementadas hasta un máximo de 10,000 dólares por día. Sin embargo, la falta de realizar, con respecto a un carro de carga en particular, la inspección antes de salir requerida por § 215.13 de esta parte, será tratada como una violación aparte y distinta de, y en adición a, cualquiera de las condiciones violatorias substantivas encontradas en el carro. Además, el Administrador se reserva el derecho de aplicar una sanción de hasta 20,000 dólares por cualquier violación donde las circunstancias lo ameriten. Ver 49 CFR parte 209, apéndice A.

Falla a observar cualquier condición para movimiento preestablecido en los párrafos (a) y (c) de § 215.9 privará al ferrocarril del beneficio de la previsión para mover para reparaciones y hace al ferrocarril y cualquiera de los individuos responsables ser propensos a una sanción de acuerdo con la sección(s) regulatorias particulares con respecto al defecto(s) substantivos presentes en el carro de carga en el momento del movimiento.

Equipo de mantenimiento de vía no estencilado de acuerdo con § 215.305 está sujeto a todos los requerimientos de esta parte. Ver § 215.3(c)(3).

[53 FR 52925, Dic. 29, 1988]

APENDICE C PARA PARTE 215 – CODIGO DE DEFECTOS ESTANDAR FRA PARA CARROS DE CARGA

El siguiente código de defectos ha sido establecido para uso de la FRA e Inspectores Estatales para reportar defectos observados durante la inspección de carros de carga. El propósito del código es establecer un lenguaje uniforme entre la FRA, Estados, y la industria ferroviaria que facilitará la comunicación, mantenimiento de registros, y análisis estadísticos. El código no puede ser sustituido por la descripción de defectos en las etiquetas de mal orden pegadas a los carros siendo movidos para su

reparación bajo § 215.9. Sin embargo, puede ser utilizado como suplemento de esa descripción.

INDICE

General

- 215.009 Movimiento Impropio de Carros Defectuosos.
- 215.011 Designación de Personas Certificadas
- 215.013 Falla a Realizar una Inspección Antes de Salir
- 215.015 Falla a Completar la Inspección Periódica Inicial como Requerida.

COMPONENTES DE CARROS DE CARGA

Sistema de Suspensión

- 215.103 Rueda defectuosa.
- 215.105 Eje defectuoso.
- 215.107 Caja de lubricación defectuosa: General.
- 215.109 Caja de lubricación defectuosa: Sistema de lubricación del muñón.
- 215.111 Balero Defectuoso.
- 215.113 Cuña de balero defectuosa.
- 215.115 Balero defectuoso.
- 215.117 Adaptador de Balero defectuoso.
- 215.119 Truck para carro de carga defectuoso.

Cuerpos de Carros

- 215.121 Cuerpo de Carro Defectuoso.

Sistema de Tiro

- 215.123 Acoplador defectuoso.
- 215.125 Accesorio para desacoplar defectuoso.
- 215.127 Arreglo de tiro defectuoso.
- 215.129 Dispositivo de amortiguamiento defectuoso.

Equipo Restringido

- 215.203 Carros restringidos.

Estencilado

- 215.301 Estencilado Impropio.
- 215.303 Estencilado Impropio de Carros Restringidos.
- 215.305 Estencilado Impropio de Equipo de Mantenimiento de vía.

Descripción de defectos

- 215.009 Falla para cumplir con las condiciones para movimiento de carros defectuosos para reparación.
- 215.011 Designación de Personas Certificadas.
 - (A)(1) El ferrocarril falla para designar las personas certificadas para inspeccionar carros de carga.
 - (2) Las personas designadas no tienen los conocimientos y habilidades para inspeccionar carros de carga para cumplir con los requerimientos de esta parte.
 - (B) El ferrocarril falla al no mantener el registro por escrito de:
 - (1) Cada designación en vigor:
 - (2) La base para esta designación.
- 215.013 Falla a realizar la inspección antes de salir.
- 215.015 Inspección Periódica.
 - (A) El ferrocarril falla a realizar la inspección periódica como requerida en Junio, 30, 1980 en:
 - (1) Carro de alta utilización construido antes de Diciembre 31,1977:
 - (2) Carro de no alta utilización construido antes de Diciembre 31,1971;
 - (B) Un carro de carga impropriamente estencilado para inspección periódica.
- 215.103 Rueda Defectuosa.
 - (A)(1) Cejas de 7/8" o menos a 3/8" arriba de la pisada;
 - (2) Cejas de 13/16" o menos a 3/8" arriba de la pisada;
 - (3) Cejas de 3/4" o menos a 3/8" arriba de la pisada;
 - (B)(1) La ceja es de 1 1/2" o más desde la pisada a la parte superior de la ceja;
 - (2) La ceja es de 1 5/8" o más desde la pisada a la parte superior de la ceja;
 - (3) La ceja de 1 3/4".
 - (C)(1) El espesor de la llanta es de 11/16" o menos;
 - (2) El espesor de la llanta es de 5/8" o menos;
 - (3) El espesor de la llanta 9/16" o menos;
 - (D) Rueda fisurada o quebrada en: (1) llanta, (2) ceja, (3) plato, o (4= área de la maza.
 - (E) Rueda con viruta o excoriación en la ceja:

- (1) 1½" de longitud y ½" o más de ancho;
 - (2) 1 5/8" de longitud y 5/8" o más de ancho;
 - (3) 1¾" de longitud y ¾" o más de ancho.
 - (F) La rueda tiene una aplanadura o una desconchadura:
 - (1) Con 2½" de longitud o más;
 - (2) Tiene dos aplanaduras adyacentes cada una con 2" de longitud o más.
 - (3) Una aplanadura con 3" de longitud o más.
 - (4) Tiene dos aplanaduras adyacentes una de las cuales con al menos 2" de longitud y la otra de 2½" o mayor.
 - (G) Tiene una rueda floja.
 - (H) Sobre calentamiento con decoloración extendiéndose: (1) Más de 4"; (2) 4½" o más.
 - (I) Una rueda soldada en un carro que se está moviendo para reparaciones.
- 215.105 Eje defectuoso.
- (A) Fisurado o Quebrado:
 - (1) Fisurado 1" o menos;
 - (2) Fisurado más de 1";
 - (3) Quebrado o fisurado con separación visible del metal.
 - (B) Excoriación entre asientos de la rueda con más de 1/8" de profundidad;
 - (C) Extremo de collar quebrado o fisurado en el balero del eje.
 - (D) Muñón sobrecalentado.
 - (E) Superficie del balero del muñón o filete tiene
 - (1) borde, (2) depresión, (3) excoriación circunferencial, (4) corrugación, (5) raspadura, (6) raya continúa, (7) picadura, (8) oxido, (9) corrosión.
- 215.107 Caja de lubricación defectuosa.
- (A)(1) Sin aceite visiblemente libre;
 - (2) Una caja de lubricación con cojín seco.
 - (B) Tapa faltante, quebrada o abierta excepto para recibir servicio.
 - (C) La caja tiene material extraño que dañará el cojinete o impediría la lubricación.
- 215.109 Caja de lubricación defectuosa; sistema de lubricación.
- (A) Cojín rasgado la mitad de lo largo o ancho.
 - (B) Chamuscado, quemado o vidriado.
 - (C) Contiene tejido podrido o deteriorado.
 - (D) Tiene el núcleo expuesto excepto partes de metal por diseño en contacto con el muñón.
 - (E)(1) Faltante;
 - (2) No está en contacto con el muñón.
- 215.111 Balero defectuoso.
- (A) Faltante, fisurado o quebrado.
 - (B)(1) Forro de desgaste del balero flojo;
 - (2) Pieza quebrada.
 - (C) Evidencia de sobrecalentamiento por:
 - (1) Metal Babbit fundido;
 - (2) Humo de aceite caliente.
 - (3) Superficie dañada del muñón.
- 215.113 Cuña del balero defectuosa.
- (A) Faltante.
 - (B) Fisurado.
 - (C) Quebrado.
 - (D) No ubicado en el lugar de diseño.
- 215.115 Balero defectuoso
- (A)(1) Sobrecalentado.
 - (2) Tornillo flojo o faltante;
 - (3) sello de cojinete de rodamiento flojo o dañado que permite la pérdida de lubricante.
 - (4) Dos o más tornillos faltantes
 - (B)(1) Falla a inspeccionar si estuvo involucrada en un descarrilamiento;
 - (2) Falla a desensamblar si se requiere bajo esta parte;
 - (3) Falla al reparar o reemplazar los cojinetes de rodamiento defectuosos.
- 215.117 Adaptador de balero defectuoso.
- (A) Fisurado o quebrado.
 - (B) No está en la posición de diseño.
 - (C) Desgastado excesivamente en la ranura de desahogo como mostrado en la Figura 1.
- 215.119 Truck de carro de carga defectuoso.
- (A)(1) Bastidor lateral o travesero quebrado;
 - (2) Fisurado ¼" o más en dirección transversa de un miembro de tensión.
 - (3) Fisurado 1" o más en dirección transversa de un miembro de tensión.
 - (B) Dispositivos de rozamiento no efectivos.
 - (C)(1) Balero lateral faltante o quebrado
 - (2) Balero lateral en contacto excepto por diseño.
 - (3) Excesiva holgura del balero en un extremo del carro;
 - (4) Excesiva holgura del balero lateral en lados diagonalmente opuestos del carro
 - (D)(1) Con resortes de truck que no mantienen la carrera o carga;
 - (2) Los resortes del truck están sólidamente comprimidos;
 - (3) Tiene dos resortes rotos en un grupo;
 - (4) Tiene tres o más resortes rotos.
 - (E) El travesero del truck y el plato del centro interfieren impidiendo la rotación.
 - (F) Con soportes de la retranca rotos, desgastados de manera que el soporte no soportará la retranca.
- 215.121 Cuerpo del carro defectuoso.
- (A) Espacio no adecuado – menos de 2½" desde la parte superior del riel.
 - (B) Pasillo central está:
 - (1) Quebrado;
 - (2) Fisurado mas de 6";
 - (3) Vencido mas de 2½" en cualquier longitud de 6 pies.
 - (C) El cargador del acoplador está:

- (1) Quebrado;
- (2) Faltante;
- (3) No resistente cuando se usa con acoplador con cabeza F.
- (D) La puerta del carro no está equipada con manivelas de seguridad.
- (E) Sí la placa de centro:
 - (1) Falta cualquier parte;
 - (2) Quebrada o fisurada como lo define esta parte.
- (F) Larguero lateral, travesaño o cuerpo del travesero quebrado.
- 215.123 Acopladores defectuosos
 - (A) Caña del acoplador vencida.
 - (B) Acoplador fisurado en el área de alta tensión donde se unen la cabeza y la caña.
 - (C) Muela de acoplador quebrada.
 - (D) Perno de muela de acoplador o tirador de muela:
 - (1) Faltante;
 - (2) Inoperante.
 - (E) Retén de pasador del acoplador:
 - (1) Faltante;
 - (2) Quebrado.
 - (F)(1) Elevador de candado del acoplador inoperante.
 - (2) Sin protección antideslizante;
 - (3) Seguro del acoplador está (i) Faltante, (ii) inoperante, (iii) vencido, (iv) fisurado o (v) quebrado.
- 215.125 Accesorio para desacoplar defectuoso.
 - (A) Falla en curva.
 - (B) Separación no deseada.
- 215.127 Arreglo de tiro defectuoso.
 - (A) Aparejo de tiro inoperante.
 - (B) Yugo quebrado.
 - (C) Unidad de amortiguamiento de extremo del carro.
 - (1) fugando;
 - (2) Inoperante.
 - (D) Placa vertical del retén del acoplador:
 - (1) Faltante;
 - (2) Falta un asegurador;
 - (E) Chaveta de tiro o retén de la chaveta de tiro:
 - (1) Inoperante;
 - (2) Faltante.
 - (F) Placa de impacto faltante o rota.
- 215.129 Dispositivo de amortiguamiento defectuoso a menos que inmovilizado eficazmente.
 - (A) Quebrado;
 - (B) Inoperante;
 - (C) Partes faltantes.
- 215.203 Operación de un carro restringido, excepto bajo condiciones aprobadas por la FRA.

Estencilado

- 215.301 Falla al estencilar el número del carro y la fecha de construcción en el carro de carga como requerido.
- 215.303 falla al estencilar el carro restringido como requerido.
- 215.305 Falla al estencilar equipo de mantenimiento de vía como requerido.

APENDICE D PARA PARTE 215 –
PROCEDIMIENTO DE INSPECCION ANTES
DE LA SALIDA

En cada lugar donde un carro de carga es colocado en un tren y una persona designada bajo § 215.11 no esta en servicio para el propósito de inspeccionar carros de carga, el carro de carga debe, como mínimo, ser inspeccionado por las condiciones de riesgo inminente listados abajo, que probablemente pudieran causar un accidente o desgracia antes que el tren llegue a su destino. Estas condiciones son fácilmente encontradas por un miembro de la tripulación del tren durante el curso de una inspección habitual.

1. Cuerpo del carro:
 - (a) Ladeado.
 - (b) Vencido o pandeado hacia abajo.
 - (c) Colocado impropriamente sobre el truck.
 - (d) Objetos colgando, arrastrando.
 - (e) Objeto sobresaliendo lateralmente.
 - (f) Puerta unida de manera insegura.
 - (g) Accesorio de seguridad quebrado o faltante.
 - (h) Cargamento fugando de un carro con cartel de materiales peligrosos.
2. Acoplador inseguro.
3. Rueda o muñón sobrecalentado.
4. Rueda quebrada o extremadamente fisurada.
5. Freno que no afloja.
6. Cualquier otro riesgo de seguridad que podría causar un accidente o desgracia antes que el tren llegue a su destino.

[45 FR 26711, Abr. 21, 1980]